Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 588 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2016

Zoals toegezegd tijdens het VSO «milieu en transportraad d.d. 14–15 april 2016» (Kamerstuk 21 501-33, nr. 580) zal ik in deze brief nadere informatie geven over handhaving van de internationale norm voor zwavel in scheepsbrandstof. Daarbij zal ik ook ingaan op de aangehouden motie van de Kamerleden Van Veldhoven en Belhaj, waarin opgeroepen wordt om het percentage inspecties van schepen aanzienlijk te verhogen, een lik-op-stuk boetebeleid te voeren, om voldoende capaciteit en middelen bij de ILT te borgen en te streven naar maximale harmonisatie van handhaving tussen landen grenzend aan de Noord- en Oostzee (Kamerstuk 21 501-33, nr. 586).

Aangaande internationale voorschriften handhaving zwavelrichtlijn

1 januari 2015 is de zwavelnorm van maximaal 0.1% in de *Sulphur Emission Control Area (SECA)*, zijnde delen van de Noordzee en Baltische zee, in werking getreden. Om de uitstoot te beperken moeten schepen brandstof met maximaal 0.1% procent zwavel gebruiken of maatregelen treffen om de uitstoot van zwavel te beperken (wasinstallatie). Voor uniformering van het toezicht op de Europese norm voor zwavel in scheepsbrandstof heeft de Europese Commissie in een uitvoeringsbesluit (EU 2015/253 16 februari 2015) voorschriften gesteld voor bemonstering en rapportage. In dit besluit is onder andere een volumeverplichting opgenomen op basis waarvan Nederland in 2016 10 procent van de schepen die Nederlandse havens aandoen moet controleren.

De Kamer vroeg het aantal inspecties aanzienlijk te verhogen. Hier wil ik opmerken dat een verhoging van de internationale volumeverplichting voor een percentage gecontroleerde schepen niet per definitie leidt tot een hogere naleving. Het vraagt wel een veel grotere inspectiecapaciteit. Voor een effectieve handhaving is Nederland een voorstander van informatie gestuurd toezicht en een risicogerichte benadering waarbij de controles zich richten op (potentiële) overtreders. Deze aanpak levert

kst-21501-33-588
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

minder last op voor goede «nalevers» terwijl de pakkans voor overtreders toeneemt.

In deze brief licht ik kort de risicogestuurde aanpak van de ILT toe, en beschrijf ik welke aanvullende instrumenten de ILT hanteert om de pakkans van overtreders verder te vergroten. Voor het toezicht op de naleving van de zwavelnorm heb ik extra middelen en capaciteit beschikbaar gesteld. Mocht blijken dat dit onvoldoende is, dan neem ik dit mee in het onderzoek naar capaciteit en middelen van de ILT (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 67).

Aanpak bevordering naleving zwavelrichtlijn

De ILT inspecteurs controleren de brandstofdocumentatie en bemonsteren de gebruikte brandstoffen volgens het eerder genoemde uitvoeringsbesluit. In het kader van de risicogerichte aanpak zet de ILT in op aanvullende (technologische-) instrumenten om de pakkans verder te verhogen. De ILT meldt bijvoorbeeld de resultaten van zwavelinspecties in een Europees registratiesysteem genaamd «Thetis S». Via dit systeem worden meldingen van niet-naleving Europees gedeeld, zodat de ILT en inspecties in andere landen gericht toezicht kunnen houden op schepen waarvan wordt vermoed dat deze de zwavelnorm overtreden.

De ILT werkt samen met de Belgische kustwacht. Zij doen voor de ILT bij wijze van experiment vluchten waarbij ze de zwaveluitstoot van een schip meten. Daarnaast onderzoekt de ILT de praktische toepasbaarheid van zogenaamde «snuffelpalen» om te meten of schepen die de haven aandoen voldoen aan de norm. Verder onderzoekt de ILT de mogelijkheid om aan de hand van scheepslogboeken en de resterende brandstof tijdens inspectie, het daadwerkelijke brandstofverbruik af te zetten tegen het verwachtte brandstofverbruik indien de zwavelnorm wordt nageleefd. Overtredingen ten aanzien van het brandstofverbruik in de SECA kunnen hiermee zichtbaar gemaakt worden, waarmee de pakkans van overtreders wordt vergroot.

Ten aanzien van het boetebeleid kan ik u mededelen dat de handhaving op de naleving van de brandstofregels zowel via het strafrecht als via het bestuursrecht plaatsvindt. De strafrechtelijke handhaving gaat dit jaar van start door het opmaken van proces-verbaal, waarna via het strafrecht de boetes kunnen oplopen tot maximaal € 820.000. Omdat de ILT niet beschikt over het instrument bestuurlijke boete bij deze overtreding maakt de ILT met het Openbaar Ministerie afspraken over het aanleveren van proces-verbaal. De bestuurlijke sanctie bestaat uit het direct aanhouden van een schip, wat voor de eigenaar hoge kosten met zich mee kan brengen. Dit is een vorm van «lik-op-stuk» beleid.

Op dit moment is het te vroeg om de effectiviteit van de in het uitvoeringsbesluit opgenomen inspectieverplichting, die inging op 1 januari 2016, op de naleving te evalueren. Hierbij moet in overweging genomen worden dat de invulling van deze verplichting Europees kan verschillen. In dat kader maak ik mij in Europees verband sterk voor een geharmoniseerd risicogestuurd handhavingsbeleid en streef daarbij naar een gelijk speelveld tussen landen, reders en havens.

Nederland neemt daarom actief deel aan het European Sustainable Shipping Forum. Deze overlegstructuur met lidstaten, reders en scheepsbouwers is door de Commissie opgericht voor implementatie en handhaving van de zwavelnorm en het delen van ervaringen. Daarnaast vindt overleg plaats tussen de ILT en de toezichthouders in verschillende landen over uniforme handhaving van de zwavelnorm. In dit kader heeft

Nederland eind 2015 met Denemarken het initiatief genomen tot internationaal overleg tussen 12 Europese landen en Rusland en Canada.

Ook in 2016 worden de mogelijkheden van verdere samenwerking bij de handhaving van de zwavelnorm besproken.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus